

EL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1915)*

Antonio DE LA VEGA BLASCO
Capitán de Corbeta

Antecedentes

En España se compraron los primeros vapores en 1835, con el fin de emplearlos en la primera guerra carlista, se llamaron *Mazzepa*, *Isabel II* y *Reina Gobernadora*; a partir de 1840 se fueron adquiriendo con regularidad y en 1847 ya figuraban en las Listas de la Armada diecisiete buques, y en 1852, ventiocho. Las potencias instaladas oscilaban entre los 70 HP del *Península* y los 500 del *Isabel II*.

Los maquinistas de estos buques eran extranjeros contratados, en gran parte franceses e ingleses; en general eran hombres de gran práctica, que habían adquirido su formación trabajando largos años en los talleres donde se fabricaban o reparaban las máquinas de vapor, conociendo por ello todos sus secretos; estaban contratados con muy altos sueldos. El sueldo del primer maquinista del vapor *Colón* (350 HP) era de 27.600 reales anuales, y el del segundo maquinista, 24.000 reales; para comparar señalaremos que el sueldo de un coronel era de 24.000 reales, y el de un teniente de navío, 10.800. En los primeros tiempos, los maquinistas españoles estaban discriminados, ya que por real orden de 30 de abril de 1847 un primer maquinista cobraba anualmente 7.200 reales de vellón, y un segundo maquinista, 4.000, sueldos que, tras quejas e incidentes, fueron aumentados en 1848 (real orden de 20 de septiembre) a 18.000 y 14.000 reales, respectivamente.

Los maquinistas fueron recibidos en los barcos como auténticos intrusos. Al igual que las chimeneas resultaban extrañas al conjunto formado por una fragata con sus mástiles y sus velas, los maquinistas no eran asimilables por la orgánica del momento. No eran ni militares ni paisanos, ni científicos ni trabajadores, ni subalternos ni oficiales; eran distintos y por ello tuvieron que luchar para encontrar un sitio y poder integrarse totalmente en la Armada.

Por motivos políticos obvios, muy pronto se sintió la necesidad de contar en los buques de guerra con maquinistas españoles. Con el fin de crear en el futuro un Cuerpo de Maquinistas, se establece en El Ferrol, por real decreto de 22 de mayo de 1850, una Escuela de Maquinistas, aneja al Taller de Máquinas de vapor del Arsenal. Se prevé que la duración de los cursos sea de cuatro años

(*) Revista General de Marina, Octubre 1978.

y al fijar el plan de estudios ya se vislumbra una de las antinomias que acompañarán largo tiempo al Cuerpo: ¿enseñanza científica o enseñanza práctica?, ¿a qué parte hay que dar más importancia? Se lee en la exposición del real decreto: “exige (la enseñanza) la unión en unas mismas personas, de aquella instrucción que estriba en los principios acaso más elevados de las ciencias, con la destreza y precisión que se adquiere sólo en la material pericia de las artes”.

Este real decreto tiene varias originalidades; una de ellas consiste en que la Escuela, además del personal del Cuerpo de Maquinistas, forme el del futuro Cuerpo de Ingenieros Mecánicos, cuya misión fundamental sería dirigir la construcción de máquinas de vapor. Este Cuerpo estaría compuesto por el Director de la Escuela y seis Profesores que, juntos, formarían una academia mutua.

Las misiones del futuro Cuerpo de Maquinistas están esbozadas en el artículo 1.º del Reglamento de la Escuela: “Elaborar los órganos de las máquinas de vapor aplicadas a la Marina y a atender al servicio y entretenimiento de ellas en la navegación.” Las condiciones solicitadas para ingresar no son demasiado exigentes (arts. 26 y 27): “ser español, de buena vida y costumbres, tener ventidós años cumplidos y no pasar de los treinta, saber leer y escribir y probar su destreza en las artes de herrero, cerrajero, armero o bronceista y serán preferidos los ajustadores o torneros de los talleres de maquinaria”.

Dos años después (real orden de 25 de febrero de 1852), a instancias de los sucesivos directores de la Escuela, se resuelve publicar otro Reglamento. “Visto que bajo tal sistema (el de 1850) no es posible se logre el objeto de su institución, se ha servido resolver que a dicho establecimiento se le de otra forma y que se desista de la creación de los Cuerpos de Ingenieros y de Maquinistas de Vapor, reduciéndolo a sólo uno, con la denominación de Ingenieros Maquinistas de la Armada.” El nuevo sistema de instrucción de los aprendices es de siete años de duración, dos años en talleres para instruirse en el manejo del martillo, cincel, lima y torno y asistir al tirado del hierro y cobre; cuatro años para aprender construcción y ajuste de piezas y un año dedicado a estudiar maquinaria general y dibujo. Las condiciones de ingreso siguen siendo casi las mismas. Al terminar reciben el nombramiento de tercer maquinista.

El Cuerpo de Ingenieros Maquinistas desaparece por real orden de 3 de noviembre de 1855, pues las funciones que estaría llamado a ejercer pueden igualmente desempeñarse por los oficiales ingenieros de la Armada. A los profesores que formaban la Academia mutua, se les dispensa la edad y se les da la oportunidad de ingresar (previo examen) en el Cuerpo de Ingenieros. La real orden también cita que se trabajará en la creación del Cuerpo de Maquinistas prácticos y en su Reglamento.

Primer Reglamento: 15 de diciembre de 1859

El Cuerpo recibe el nombre de Maquinistas conductores de Máquinas de la Armada, se fijan los empleos, plantillas (440 maquinistas) y forma de ingre-

so, en el empleo de ayudantes. Se da opción a entrar en él, previo examen, a los maquinistas en activo, en la clase a que pertenezcan.

Las obligaciones del primer maquinista de un buque (posteriormente llamado jefe de Máquinas) se detallan en los artículos 32 y siguientes: “Tendrá a su cargo las máquinas, calderas, herramientas y todos los efectos de respeto, cargo y consumo de la máquina. Cuidará por sí y hará cuidar a sus subordinados de su buena colocación y conservación..., siendo el único directamente responsable al comandante de cualquier falta en la observancia de este precep-



to”. “Mantendrá las máquinas y calderas en perfecto estado de servicio, avisando, con la anticipación posible, al comandante de cualquier defecto que en ellas notare, para su pronta reparación; cuidando con esmero de efectuar, sin pérdida de tiempo, los pequeños ajustes y composiciones que en ellas se ofrecieren, para evitar daños que en lo sucesivo pudieran ser de más consideración: mantendrá, asimismo, las calderas perfectamente secas interior y exteriormente, avisando al comandante de cualquier defecto que notare en la cubierta que pudiera ocasionar derrames de agua sobre ellas: cuidará de picar con la posible frecuencia, las incrustaciones o escamas que se formen interiormente...”

El artículo 42 establece que: “Los maquinistas de un buque armado mantendrán en puerto una guardia constante que permanezca a bordo, exceptuándose de este servicio el primer maquinista que se considerará constantemente de guardia a las órdenes del comandante”. Los empleos son

primer maquinista, segundo, tercero, cuarto, primer ayudante y segundo ayudante.

Al tener que encuadrar la presencia de los maquinistas a bordo, no se les concede equiparación ni asimilación con los empleos militares del momento, sólo las consideraciones de contra maestres o las lejanas graduaciones de alférez de fragata o alférez de navío a los primeros maquinistas tras quince años de servicio o diez años de embarques en buques de guerra. Es decir, continuarían siendo subalternos, no oficiales vivos y efectivos.

Este Reglamento presenta tantos inconvenientes que sólo durará cuatro años, entre aquéllos hay que destacar los siguientes; sólo admite para ingresar en el Cuerpo a individuos procedentes de los Talleres de Arsenales; los sueldos son modestos o incluso escasos; no se conceden a las familias ni pensiones de viudedad ni de orfandad; no se determina la duración de las campañas de Ultramar y la ya citada de las consideraciones.

Planteado así el Reglamento, ni los maquinistas contratados quisieron ingresar en el Cuerpo, ni la juventud española se sintió atraída y las convocatorias quedaron desiertas.

En 1863, la Armada contaba con 83 buques de vapor de todas clases; como España todavía poseía un imperio colonial al que era necesario atender, incluso a veces combatiendo, las necesidades de vapores siguieron aumentando y se continuaron contratando maquinistas extranjeros.

Segundo Reglamento: 14 de octubre de 1863

Conscientes de los inconvenientes del Reglamento de 1859, siendo titular del Ministerio de Marina don Francisco Mata, se publicó una completa reorganización del Cuerpo. En la “Exposición a Su Majestad”, previa al real decreto, se lee: “La marcha de los buques, sus maniobras ordinarias y su suerte en los momentos supremos de un temporal o de un combate, están en gran parte subordinadas al impulso de las máquinas de vapor; los que dirigen éstas ejercen una acción tan directa y en algunos casos tan decisiva que de su voluntad, de su pericia y de su corazón, depende la suerte del buque, la vida de los que le tripulan y hasta la honra del pabellón que enarbola. Estos hombres deben ser atendidos, remunerados y considerados”.

Se da entrada en el Cuerpo, previo examen en todos los empleos, a maquinistas mercantes, o fogoneros idóneos, a operarios de Talleres de Arsenales, a maquinistas de trenes y a los maquinistas contratados que sirvan en la Armada, no se organiza una Escuela de Maquinistas. Se aumentan notablemente los sueldos en todos los empleos (ver tabla 1) y se crean incentivos por años de servicio, tanto monetarios como en la uniformidad.

TABLA 1
Sueldo en Europa, en reales de vellón:

1.º Maquinista de primera	15.000	24.000
1.º Maquinista de segunda	14.000	20.000
2.º Maquinista	12.000	16.500
3.º Maquinista	9.500	13.500

OTROS CUERPOS (Estado General de la Armada)

Coronel	27.600
Teniente Coronel.....	21.600
Comandante.....	19.200
Capitán.....	12.000
Teniente	6.600

Los empleos son: maquinista mayor, primer maquinista de primera y segunda clase, segundo maquinista, tercero y ayudante de Máquinas; las necesidades se fijan en algo menos de 500 individuos.

Las obligaciones de los maquinistas a bordo son en lo fundamental análogas a las del Reglamento anterior, aunque descritas de forma mucho más detallada, y se continúa dependiendo directamente del comandante. Su vida a bordo, el propio Reglamento la detalla.

“*Artículo 43.* Serán considerados a bordo los maquinistas, por todos los individuos del buque, como corresponde a su clase distinguida y a las importantes funciones que están llamados a desempeñar, debiendo ser atendidos como una clase que sigue en categoría a la de oficiales mayores y tratados en todas circunstancias por el comandante y oficiales con estimación y decoro aun en las represiones o correcciones a que pudiera dar lugar.

Artículo 44. Ocuparán a bordo el alojamiento especial destinado a los maquinistas en el repartimiento del buque...

Artículo 45. En campañas largas... podrán los maquinistas con autorización del comandante tomar de la despensa por su justo valor... aquellos géneros de consumo general que constituyan parte de la ración de Armada.

Artículo 46. Los primeros maquinistas de primera y segunda clase podrán hacer uso del jardín de los oficiales cuando no lo tengan especial y pasear y permanecer en el alcázar en las horas de descanso y desahogo, siempre que lo verifiquen con el traje que corresponde y que exige aquel lugar distinguido del buque.

Artículo 47. Si se embarcase en escuadra, algún maquinista mayor arrancarará con los oficiales del buque...

Artículo 48. Todo maquinista perteneciente a la dotación de un buque del Estado estará sujeto a las leyes penales de policía y disciplina que establecen las Ordenanzas y Reglamentos vigentes.

Artículo 49. Ningún maquinista podrá ausentarse del buque sin permiso del comandante o segundo y anuencia del oficial de guardia.

Artículo 50. Los primeros maquinistas de primera y segunda podrán bajar a tierra y regresar a bordo en el mismo bote que los oficiales.”

Es importante destacar la nefasta influencia que en el futuro del Cuerpo de Maquinistas tuvieron los maquinistas extranjeros. En su mayoría eran ingleses; a su nacionalidad extraña había que sumar un orgullo desmedido, proveniente de su superioridad al sentirse únicos e imprescindibles; también para reforzar su posición, se preocupaban de no enseñar a sus subordinados. Sus elevados sueldos, discriminatorios con los del personal de otros Cuerpos de la Armada, originaba las naturales suspicacias. En general, se puede decir que se limitaban a... “obedecer al telégrafo de órdenes y nada más. En torno a ellos se formó un ambiente dañoso y una funesta leyenda que pesó siempre... sobre los maquinistas españoles que vinieron a sucederles” (Luque, pág. 2). Recuérdese que a los maquinistas y a sus dominios se les llamaba “La República del centro” (obra citada, pág. 2).

Hay que conocer, para la mejor comprensión de este planteamiento, la enorme influencia del Cuerpo, ocasionada por la constante evolución del material. Del casco de madera se pasa a la madera forrada y de ésta al hierro (*Numancia*, 1864), de la propulsión a vela a la mixta y de ésta al vapor, de las paletas a las hélices, de la máquina de vapor monocilíndrica a la de triple expansión, de las calderas esféricas a las de vagón y después a las cilíndricas.

Las presiones de trabajo se multiplican por 25 ó 30; las potencias aumentan constantemente, desde los 70 HP del vapor *Península* (1843) hasta las 8.000 del acorazado *Pelayo* (1887); del cañón de avancarga al de retrocarga en barbetas; aparece el submarino (Peral, 1887), y se incrementa notablemente el uso de la electricidad. Tantos mecanismos hacen que el Cuerpo de Maquinistas modifique los valores corporativos tradicionales precisamente en una corporación reacia a evolucionar.

Varios años antes de que se publicase el Reglamento del general Beránger en 1890, el famoso jefe de la Armada, don Ramón Auñón, que más tarde sería ministro, estudió las reformas necesarias para dar al Cuerpo de Maquinistas una organización moderna haciéndolo militar, dividiéndolo en dos secciones, una de subalternos (sargentos) y otra de oficiales. El lector se apercibirá de que don Ramón Auñón se adelantaba casi medio siglo a su tiempo. Este proyecto fue repudiado absolutamente por toda la Armada, incluidos los maquinistas, quizá pensasen que los sueldos serían los del empleo, o no les agradasen las nuevas responsabilidades adquiridas con el carácter militar. Esta posición fue un error por su falta de previsión a largo plazo. La negativa del resto de la Armada es mucho más clara: “No podía concebirse que aquel maquinista que salía de una caldera tiznado, sudando a mares, con el traje roto y el vestido ennegrecido pudiera tener la pretensión de ser oficial” (obra citada, pág. 4). No olvide el lector que aquella era una época en que “los baldeos de agua, are-

nas, piedras y las limpiezas de metales eran un ideal en competencia con la táctica y la estrategia naval” (obra citada, pág. 4).

Por real orden de 13 de enero de 1880, el ministro de Marina, don Santiago Durán, con clara idea del carácter que imprime la milicia, explica las razones por las que los empleos del Cuerpo de Maquinistas no deben tener asimilación con los del Cuerpo General. “Pudiera ocurrir, entre otros inconvenientes, el extraño y anormal caso de encontrarse a bordo de un mismo barco un maquinista cuya graduación militar fuera superior a la del mismo comandante y a quien, no obstante la mayor graduación del primero, tendría que estarle subordinado; caso absurdo y que además de refluir en desprestigio de la disciplina y, por consiguiente, en menoscabo de la autoridad, ocasionaría conflictos y serias perturbaciones en el orden de dependencia establecido.”

Tercer Reglamento: 27 de noviembre de 1890

Con esta fecha, el tantas veces ministro de Marina, don José María de Beránger, publicó un polémico Reglamento que, sobre todo, trajo problemas a los maquinistas. Me permitirá el lector que transcriba algunos artículos:

“*Artículo 2.º* Este Cuerpo se dividirá en dos partes; en la primera tendrán sus individuos las mismas consideraciones que los oficiales de los Cuerpos político-militares y en la segunda la de contraamaestres en la siguiente forma:

Maquinista jefe: Como el jefe de menor antigüedad entre los diversos Cuerpos auxiliares.

Maquinistas mayores de primera: Como el último de los oficiales mayores equiparados a tenientes de navío.

Primer maquinista: Primer contraamaestre.

Segundo tercer maquinista: Segundo contraamaestre.

Aprendiz: Maestranza eventual sin formar parte del Cuerpo.

Artículo 3.º El Cuerpo de Maquinistas formará un solo escalafón por orden de empleos y antigüedad, figurando en el tomo primero del Estado General de la Armada los maquinistas jefes y mayores de primera y segunda. Las consideraciones a que se hace referencia en cuanto a los maquinistas jefes y mayores son no tan sólo la distinción de tener asiento a la mesa de los oficiales y alternar con ellos, sino el uso de botes, pasear en el alcázar, asistir a las invitaciones que colectivamente reciban aquéllos, saludos por las clases subalternas y, en fin, el pleno goce de todas las distinciones de que disfrutaban los oficiales.

Artículo 34. ...“Llevarán los maquinistas jefes en las bocamangas un galón de oro y otro de plata iguales a los de tenientes de navío de primera, pero sobre fondo verde”... “Por distintivo del Cuerpo en cada lado del cuello

de las prendas de uniforme llevarán una hélice de tres palas enlazadas con un ancla”...

Artículo 37. Arrancharán los maquinistas jefes y mayores de primera y segunda clase con los demás oficiales del buque, ocupando los mayores en la mesa el último lugar después de las oficiales patentados.”

Se fijan los empleos y plantilla de la primera parte en cinco maquinistas jefes, 24 maquinistas mayores de primera y 58 maquinistas mayores de segunda. La segunda parte totaliza 301 individuos.

Se ingresa en el Cuerpo como aprendiz por oposición, de acuerdo con un programa establecido; los ascensos en la segunda parte son por oposición y por antigüedad. El pase de la Segunda Parte a la Primera se hace por oposición, con arreglo a un programa que se detalla.

El ministro logra hacer economías a costa de eliminar los premios de permanencia (años de servicio); “a los subalternos les quitó su uniforme rebajándolos de categoría, vistiéndolos de sargentos y aun reduciéndoles el sueldo; a los primeros maquinistas jefes de Máquinas... les señaló un uniforme que lo mismo podía ser de sargento graduado que de cartero y en estas condiciones ridículas les hizo un hueco en la mesa de los oficiales, diciéndoles que serían los últimos. Los maquinistas tuvieron que resignarse, pero los oficiales, con sobrada razón, protestaron, pues sólo debían entrar en la Cámara los oficiales vivos y efectivos” (obra citada, pág. 7).

Como muestra de los razonamientos a que dio lugar este Reglamento, se pueden citar algunas de las reales órdenes tendentes a aclarar la situación y a impedir un deterioro de la convivencia. Real orden de 10 de diciembre de 1891 resolviendo el litigio ocurrido entre un maquinista jefe y un teniente de Infantería de Marina sobre saludo y cesión de acera; real orden de 16 de junio de 1893, originada por un incidente acaecido entre un maquinista mayor y el teniente de navío jefe de Cámara del *Reina Regente*, con motivo de haber invitado aquél, a la mesa de oficiales, a un individuo particular; real orden de 21 de marzo de 1894, contestando la pregunta del jefe de Cámara del *Reina Mercedes*, sobre si “en la referida Cámara pueden entrar a todas horas los maquinistas oficiales”. Real orden de 9 de mayo de 1893, que resuelve varias instancias presentadas por maquinistas mayores solicitando se determine, en definitiva, la equiparación oficial que les corresponde en la Armada. La real orden dice: “Los maquinistas jefes y mayores de primera y segunda clase, perteneciendo a un Cuerpo de la Armada y en tal concepto sujetos a la disciplina militar, no tienen equiparación ni asimilación a los jefes y oficiales de ningún otro Cuerpo y deberán disfrutar las consideraciones y preeminencias que les concede el artículo tercero de su vigente Reglamento”. Real orden de 30 de octubre de 1895: “Con el fin de evitar dudas en la interpretación que debe darse al artículo tercero del vigente Reglamento de Maquinistas: ...Los maquinistas jefes y mayores de primera y segunda sólo tienen el deber de saludar a

los distintos jefes y oficiales de superior categoría a la que están equiparados, excepción hecha de los comandantes, segundos y terceros de los buques en que prestan sus servicios y en los destinos de tierra de los jefes y oficiales a cuyas inmediatas órdenes sirvan, a los cuales deberán siempre saludar y obedecer”.

El mayor defecto de este Reglamento (además de todas estas situaciones confusas) parece residir en no organizar una escuela única en la que los maquinistas pudieran formarse, bien para ingresar en el Cuerpo, bien para pasar de una sección a otra. La escuela no se organizó por razones de orden económico, según asegura el mismo general Beránger en la exposición del Reglamento.

Es necesario recordar la participación de la Armada en la guerra de Cuba y Filipinas. La Armada y el Ejército pagaron con su sangre el desbarajuste político del siglo XIX español. Recuérdese que entre 1833 y 1898 se suceden en el país 84 gobiernos distintos, y tres cambios de régimen, varias guerras civiles e innumerables pronunciamientos militares; es evidente que en épocas tan fluctuantes no se puede construir una Marina, que necesita para ello créditos y planes a largo plazo.

Por real orden de 13 de diciembre de 1898, se dan de baja en la Armada 42 buques, con nombres tan gloriosos como *Oquendo*, *Colón*, *Infanta María Teresa* y *Vizcaya*. Tras ellos se esconde una de las épocas más tristes de la historia de España; la Armada pagó los errores de una política equivocada, quizá, incluso, una ausencia de política. Se combatió con honor, pero sin medios y sin resultados. Ante los ataques antimilitaristas de los que buscaban “responsabilidades” ajenas olvidándose de las propias y del tercio de bajas definitivas que el Ejército y la Armada tuvieron durante la guerra... “El Ejército y la Marina, sorprendidos en su dolor y en su derrota, asumieron una actitud defensiva y recelosa...” (De la Cierva, pág. 146).

Dos años después, siendo ministro de Marina don Francisco Silvela, otra real orden (18 de mayo) da de baja 26 unidades porque “Es sin duda alguna necesaria a la vida de España una Marina de Guerra proporcionada a los medios con que el país cuenta para sostenerla... Capaz de concurrir eficazmente a la defensa del territorio y útil para ser contada como factor en una suma de fuerzas militares; es notorio que a ninguno de esos fines responde hoy nuestra Armada... Uno de los mayores daños es el de satisfacernos fácilmente con las apariencias de los servicios y la forma puramente externa de los institutos sin cuidar lo bastante la sustancia y eficacia real que deben esperarse del ejercicio de sus funciones”. Palabras sobre las que huelga todo comentario.

En 1903, el ministro Sánchez de Toca circula una real orden fechada el 23 de mayo en la que se sigue dando vueltas al tema de la equiparación. Han pasado trece años desde la promulgación del último Reglamento y todavía existen dudas en su aplicación: “Se exprese... no existe asimilación verdadera de los individuos de este Cuerpo con respecto al Cuerpo General. Es asimismo la voluntad de Su Majestad se manifieste... que el Reglamento de Maquinistas, al no establecer asimilación de categorías y al señalar en los artículos 23, 24 y 32

sus sueldos y haberes pasivos, superiores a los de las clases cuyas consideraciones les concedieron por el artículo segundo, ha sentado un criterio de justa remuneración debida a los sacrificios e importancia de su misión en los buques, que compensase utilitariamente la limitación de sus otras órdenes tales como honores, saludos, divisas, término de su carrera, supresión de premios de constancia, etc. Interin que en todos estos conceptos no se mejore también y se dignifique y recompense este Cuerpo en justa proporción a sus merecimientos y principalmente al progreso que debe alcanzar en sus aptitudes técnicas, teóricas y prácticas, como lo requiere la creciente importancia de su cometido a bordo y según se va realizando en las Marinas militares de otras naciones...”.

La reconstrucción de la Marina al comenzar el siglo XX es obra directa de don Antonio Maura. Tuvo este político el acierto de escoger en dos ocasiones como ministro de Marina al insigne don José Ferrándiz, una de ellas durante el célebre *Gobierno largo* (1907-1909) que tantos beneficios traería al país. Por ley de 7 de enero de 1908, se reorganizan los servicios de la Armada. En el plan de construcciones se adoptan los tipos de buques más recientes: el Dreadnought y el Torpedero.

El 12 de junio de 1909, las Cortes aprueban una ley presentada por Ferrándiz el 16 de diciembre del año anterior, en la que se fijan las plantillas de los distintos Cuerpos de la Armada. En el artículo primero figuran los Cuerpos Patentados, ocupando el último lugar el Cuerpo de Maquinistas Mayores. Se denominan Cuerpos Patentados a aquellos que entre sus individuos no existan clases subalternas con consideraciones de sargento y también porque desde la categoría de capitán o asimilado en adelante reciben real patente en cada uno de los empleos. Se fija la plantilla del Cuerpo en cinco maquinistas jefes, 20 maquinistas mayores de primera y 39 maquinistas mayores de segunda. Continuando el impulso renovador, el 22 de julio de 1909 se publica una real orden sobre uniformidad en la Armada; por ella, el distintivo del Cuerpo de Maquinistas es una hélice de tres palas en el cuello de las prendas, los galones son iguales a los de los demás Cuerpos, pero sobre fondo verde claro y también el ancla en la gorra debe estar sobre fondo verde claro.

El adquirir el Cuerpo de Maquinistas la condición de patentado, fue de nuevo motivo de tantas dudas y consultas, que hicieron necesario un real decreto aclaratorio. Fechado el 14 de junio de 1910, en el que se afirma: “Los maquinistas jefes o mayores... constituyen un Cuerpo Patentado de jefes y oficiales vivos y efectivos y de carácter político-militar, usarán el mismo uniforme que los demás jefes y oficiales de los Cuerpos de igual carácter, sin más diferencias que el color del fondo de las divisas”.

Bibliografía

- Estado General de la Armada. (1859-1915).
Colección Legislativa de la Armada. (1859-1915).
Legislación del Cuerpo de Maquinistas de la Armada. Celestino Luque.
Diario Oficial del Ministro de Marina. (1900-1915).
Revista General de Marina. (1877-1915).
Boletín del Círculo de Maquinistas. (1872-1915).
Historia Básica de la España Actual. Ricardo de la Cierva.
Estado de la Marina Militar Española. Justo Gayoso.
Buques de Guerra Españoles. Aguilera y Elías.
Arte Naval Militar. Luis Carrero Blanco.
El Poder Naval en España. J. Sánchez de Toca.